S. M. IL RE SEGUE UN VOLO DELLA SQUADRIGLIA DI...

Tra i combattenti del cielo

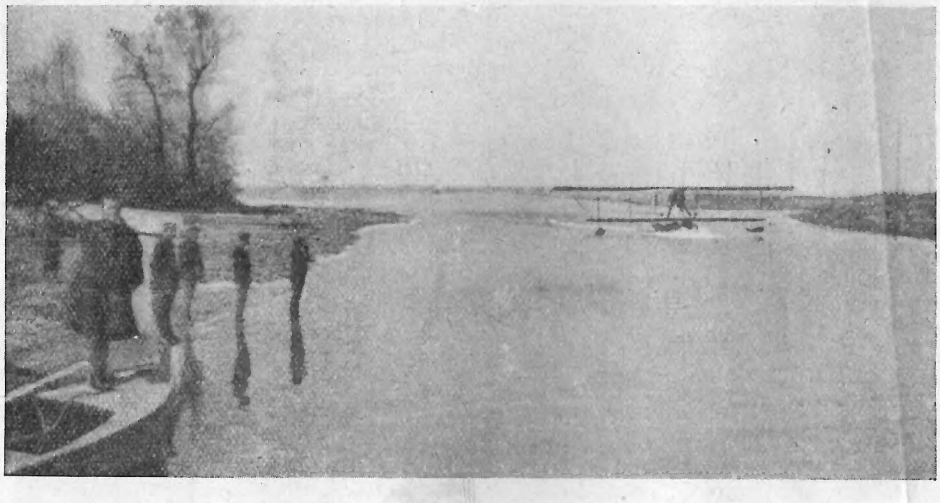
(DAL CAMPO-SCUOLA ALLA SQUADRIGLIA)

Se Diogene capitasse col suo lanternino in una scuola d'aviazione troverebbe finalmente i soggetti da lui ricercati: gli allievi piloti i quali sono dei saggi o almeno dovrebbero essere tali.

Quando s'avvicinano al brevetto essi s'impongono rigorosamente — o almeno dovrebbero imporsi — il regime dell'equilibrio: nessuna esuberanza, nervi a posto, sobri alla mensa, presto a letto, coronando così un periodo di assestamento indispensabile per comportarsi con calcolata energia in cospetto di qualsiasi sorpresa aviatoria. Il ritmo della scuola, la successione dei voli avevano già iniziato il consolidamento, l'educazione del loro organismo. L'equilibrio fisico del volo è in diretto rapporto con l'equilibrio morale del pilota. Una scuola d'aviazione risulta implicitamente una scuola del carattere.

Il candidato all'aquila o alla corona — per il primo brevetto si fregia dell'aquila e pel secondo e ultimo sovrappone all'aquila la corona — si crea un programma attentamente meditato in cui rendimento d'apparecchio, quota da raggiungere, durata del volo e caratteristiche dell'atmosfera e del paesaggio costituiscono un tutto da attuare. L'io del partente è da giorni mobilitato e isolato: prova l'illusione che la vita aviatoria sia l'unica sua vita, immemore d'ogni altra vicenda estranea.

La partenza è imminente. I colleghi coadiuvano il brevettando nella accurata *toilette* del volo, destinata a fronteggiare la temperatura delle alte quote, e lo accompagnano allo scalo come fanno le comari intorno alla novella sposa che va all'altare; altri colleghi con i meccanici passano definitivamente in rassegna l'apparecchio; il capo-pilota interviene a sua volta con raccomandazioni, avvertimenti... Nessun augurio, nessun cenno di commiato, quasi questo volo costituisse un episodio usuale: poichè nella vita di un'allievo aviatore un brevetto è un avvenimento eccezionale, irto di incognite, è consuetudine che le apparenze di contorno attenuino il senso di questa eccezionalità. Il partente si lancia saturo di energie, da giorni accumulate, e perciò sovreccitato; ma non appena si è librato, subentra in lui una placidità nuova; le sue energie cominciano a scorrere nell'esecuzione dell'agognato brevetto. Mette in funzione il barografo, regola il motore, controlla gl'istrumenti di bordo, aggiusta la manovra secondo il vento, stabilisce l'ora in cui



La partenza.

dovrà scendere — tre ore dopo, se trattasi di secondo brevetto su idrovolanti — si prefigge un itinerario che eviti possibilmente i punti dai quali traggono origine permanenti inquietudini atmosferiche: centri abitati, corsi d'acqua, sbocchi di valli; vette nevose...

Anche le nubi sono da evitare. Il pilota se le vede accostare rapidissime. Sembra che vogliano avventarsi su lui per vendicare le solitudini violate. Il movimento che le caratterizza imprime loro aspetti di cose animate, vive, di strani mostri dai pallidi foschi colori. Sotto queste nubi randagie il panorama terrestre si chiazza di larghe macchie d'ombra. Percossi dai raggi, i fiumi, i laghi, lanciano bagliori. Tra la foschia, le montagne fatte tozze, basse, sembra si seguano l'una all'altra in una fantastica, lenta cavalcata... Le valli sono ovattate da evaporazioni candide, oblunghe. Il sole strappa dalla sommità dei cirri iridescenze porporine, violacee, argentee, effetti di luce che susciterebbero esplosioni di ammirazione se non fossero osservati in volo.

Perchè il panorama per colui che vola non è un elemento di ammirazione, ma di orientamento. La bellezza per chi deve mantenersi in equilibrio nell'atmosfera non è comunicativa, ma fredda e ironica. La terra pare dica, specialmente al novizio: — Sono bella, ma sta in guardia di non cadermi sopra. — Il pilota diviene un ammiratore del panorama quando è ridisceso, quando la certezza della propria incolumità gli consente di sviluppare i ricordi estetici. Può divagarsi invece, durante il volo, un passeggero che nella sua inconsapevolezza non pensi ad alcuna delle insidie aviatorie, privo di quella diffidenza da esperto che induce il pilota a controllare l'andamento dell'apparecchio col sistema nervoso, con la vista, l'udito, il tatto e a traverso gli strumenti di bordo.

Al ritorno da un volo il pilota è grave, reca talvolta nel viso l'ombra di un pericolo corso; il passeggero è quasi sempre entusiasta sopratutto del proprio « ardimento » pur non avendo avuto il più vago sospetto di trovarsi minacciato. Il passeggero quando è cognito del pilotaggio, come l'osservatore, per il fatto che vola senza poter influire su l'andamento dell'apparecchio, è più audace del pilota. Più un aviatore diventa esperto e meno volentieri vola senza avere in pugno i comandi, la sua sensibilità nella manovra reclama in lui potentemente il dominio della manovra stessa.

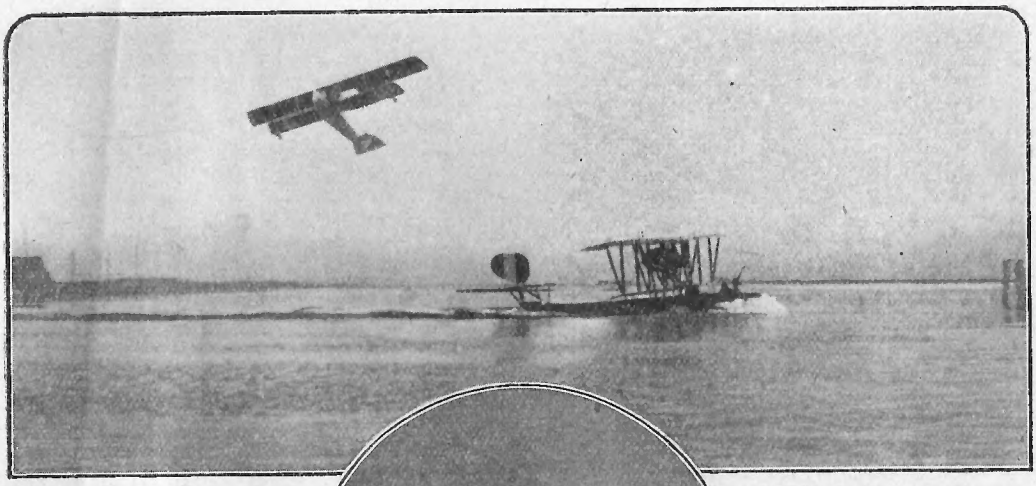
Il primo posto sull'idrovolante, da cui non è possibile osservare la manovra, deve essere stato la sede di curiosi soliloqui allorchè ospitava intenditori del volo: — L'apparecchio sbanda a destra. E perchè non viene corretto? Un velivolo ci viene incontro e noi non si cambia rotta; che non se ne sia accorto il mio pilota? Ora si *plana*. Accidenti, che picchiata da disperati! Siamo già prossimi all'acqua e ancora si scende a precipizio; che *lui* non veda l'acqua? ah sì, l'ha vista! richiama! Ma io in questo buco non torno più!

Durante il brevetto, l'allievo, non essendo ancora il suo spirito interamente allenato, deve dominarsi ricorrendo alle risorse della sua personalità migliore. A un certo punto la personalità debole gl'insinua: — Si « balla » molto. Scendiamo?

E la personalità forte: — Vuoi scendere per il vento? Ma tu non produci un vento più veloce con l'elica? Perchè ti hanno dato gli aleroni sull'apparecchio? Per reagire contro l'aria agitata.

La debole: — Ma debbo andare avanti in queste condizioni per altre due ore?

La forte: — E che pilota sei, allora? Tutti sono capaci di restare in aria quando non si



MENTRE UN IDROVOLANTE PARTE, UN ALTRO TORNA.

VERSO LE NUBI.

« balla ». Che diritto hai di mettere la corona se scendi per il vento?

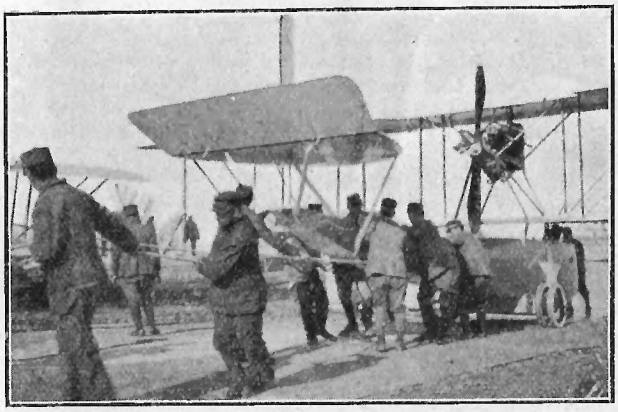
La debole: — Tu hai ragione. Ma hai sentito che colpi proprio ora?

La forte: — Sono niente. Rifletti che fra due o tre giorni sarai in squadriglia: batterie nemiche ti spareranno contro, apparecchi nemici da caccia ti affronteranno.

La debole: — Andiamo avanti...

E intanto è trascorsa la prima ora e mezza. Come è passata la prima metà, così passerà la seconda. Il successo si delinea. L'allenamento è già sensibile. Il volo, sviluppandosi, ha la potenza di astrarre il pilota dal mondo reale, terreno, di assuefarlo al meraviglioso: paesi, città che passano ogni minuto, celebri vette che si umiliano, l'orizzonte che si fa smisurato. L'atmosfera a quattromila metri ha come un suo profumo, una sua purezza. Più che mai il pilota è colmo dell'illusione che quella vita sia la sua unica vita, immemore d'ogni altra vicenda estranea.

Le tre ore di volo sono compiute: il barografo le registra esattamente. Una trionfale gioia pervade il vittorioso, ma quella gioia è tosto sopraffatta dall'attenzione per la manovra della discesa: che il ritorno non sia soverchiamente rapido, che il motore non s'arresti, che lo sbalzo da una pressione all'altra, da una temperatura all' altra non nuocia al reduce il quale è intento ad avvicinarsi in larghe spirali alla scuola. A duemila metri già l'atmosfera si rivela calda, persino troppo calda. Come un pingue inquilino discendendo dal quarto piano si riposa di pianerottolo in pianerottolo, così il pilota di quota in quota riaccende in pieno il motore e pone in linea di volo l'apparecchio per abituarsi alle atmosfere sempre più grevi che incontra abbassandosi. E un altro fenomeno si manifesta: il panorama, che alla partenza appariva grandioso, smagliante, ora è uniforme nei colori, piatto nelle forme. La permanenza a quattromila metri aveva aristocratizzata e insieme stancata la sensibilità dell'aviatore.



LA MANOVRA DEL RITORNO.

Il brevettato rientrando alla scuola consegna al capo-pilota il barografo con orgoglio di padre: la cartina è la sua creatura. Sordo, stanco ma felice passa di abbracciamenti in abbracciamenti, di stretta in

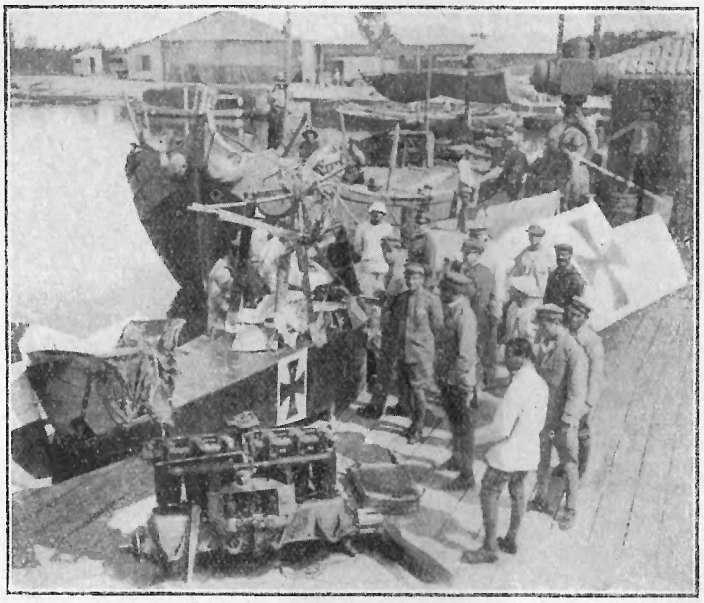
stretta di mano, risponde con monosillabi, sorrisi alla carica di domande lanciate da superiori, colleghi, meccanici; senza avvedersi, accetta contemporanei inviti a pranzo, promette bicchierate e visite mentre intorno gli amici, pure assediandolo, lo liberano degli indumenti di volo.

Da quel momento cominciano le innumerevoli repliche della sua narrazione: « Come feci il brevetto ». Sarebbe servizievole, in questi casi, un cartellino da portarsi appeso al collo, con il riassunto del racconto: « Partii alle ore tali. Il vento era veloce. Nubi sparse. Arrivato a 2000 metri cominciai a ballare.... ecc. ecc. ».

Ma le persone alle quali il reduce non lesina particolari sono gl'istruttori e i meccanici: i collaboratori del suo successo, coloro i quali, insieme al capo pilota, avevano seguito le sue prove di brevetto con muta, insopprimibile trepidazione. Gli istruttori. Ecco il primo che abituò l'allievo al volo: tutto giovinezza, disinvoltura, doveva infondere la persuasione che è facile il pilotaggio, purchè l'anima sia forte e il corpo sano, allegro anche nei momenti più critici si da non allarmare l'inconscio aquilotto; ecco l'istruttore della precisione, meticoloso, razionale, che doveva trasformare la nascente perizia dell'allievo dallo stato istintivo allo stato riflessivo comprimendone i moti sino alla giusta misura; ecco l'istruttore della idoneità, taciturno, immobile, come sonnacchioso durante il volo, si da lasciar persuaso l'allievo d'esser lui solo il responsabile della manovra, che torna repentinamente al comando e ingaggia spirali strettissime, frena il motore, lo riaccende per abituare alle sorprese i nervi dell'allievo.

E i meccanici? Sono gli oscuri organizzatori del successo, i pazienti studiosi del motore di cui vigilano ogni più delicato e recondito congegno. La bella, regolare sonorità del motore in marcia è il loro premio, il loro canto di vittoria, come ogni suono non ritmico, non fluido fa arguire loro un'irregolarità che limita le energie dell'organismo metallico.

Talvolta il motore viene accusato, ora a torto ora a ragione, di aver fatto fallire un brevetto. Se poi al mancato brevetto si aggiunge la « scassatura » dell'apparecchio, l'allievo pilota entra in una fase di desolazione. La « scassatura » si produce quando ormai il suo autore è convinto della propria infallibilità, quando pensa: — Io non scasserò mai; chi scassa è un inetto! — Le cause predominanti della scassatura possono essere: distrazioni dell'allievo, il vento, lo specchio dell'acqua o le onde. Avvenuto il guaio, l'allievo ha l'impressione di avere commesso un delitto. Ma un delitto colposo. In cospetto della sua vittima sente a sua volta d'essere vittima di una sorte immeritata. Gli sovviene quindi d'essere atteso al campo e un senso quasi di... raccapriccio lo coglie pensando al capo-pilota indignato, ai colleghi ironici, allegri che gli grideranno: — Paga, paga!



La selvaggina: i residui di un idrovolante austriaco.

— Che cosa? L'apparecchio?

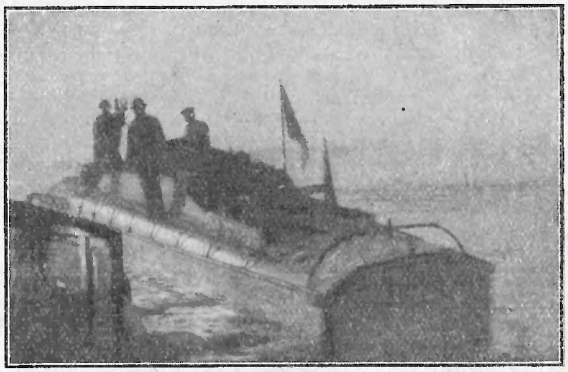
— No, no: da bere.

Lo scassatore non vorrebbe più tornare (momento d'infantilismo) ma lo viene a rimorchiare un motoscafo che lo trascina come innanzi a un tribunale. Il capo-pilota è sullo scalo in atteggiamento monumentale: volto crucciato, sguardo fisso, braccia conserte. Prepara il « cicchetto ». L'apparecchio con un'ala a sbilenco, i galleggianti schiacciati e magari con lo scafo bucato è ormai alla sua pista; il reduce con fisionomia da condoglianze ascolta la rampogna. — Se lei — esordisce il capo-pilota — avesse prestato maggiore attenzione... — Dopo un minuto o due di svolgimento, la conclusione: — Lei sarà sospeso temporaneamente dai voli e vedremo se sarà il caso di farle pagare i danni. Lei oggi mi costa 30.000 lire!

Che cosa rispondere? L'apparecchio a brandelli lo accusa. Chi rompe ha sempre torto anche se qualche collega gli osserva: — Non si riesce grandi piloti se non si scassa. Il tale

(e nomina una celebrità) ha scassato venti apparecchi. Il tale altro (e nomina un'altra celebrità) quindici.

Un altro collega fa questa considerazione: — Si capisce che sei un novizio. Per aver messo fuori uso un idrovolante sembri disfatto: ti si potrebbe raccogliere a cucchiaiate. Viceversa dovresti compiacerti d'aver dimostrato che sai sfasciare un apparecchio restando tu incolume.



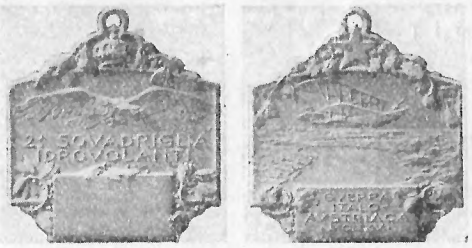
GLI AMICI DEGL'IDROVOLANTI.

Filosofia arida di indifferenti! L'autentico conforto lo sfortunato se lo procura accostando un altro collega al quale sia accaduta di recente la medesima disgrazia. Perchè il mondo di un campo d'aviazione, nelle ore dei passi perduti, si suddivide spontaneamente in tanti gruppi secondo le affinità psicologiche: gli scassatori, gli eliminandi, gli «scivolati d'ala» i neo-brevettati, ecc. Gli scassatori si sfogano contro il vento, si occupano unicamente del loro incubo, adottano nuove regole di manovra e ne ripudiano altre. Non appena riprendono a volare si comportano con circospezione da esordienti e il felice esito del nuovo volo dà loro la sensazione di essersi riabilitati, per cui riesce loro facile riprendere la linea ascensionale pur non disponendo della primitiva presuntuosa disinvoltura, ma anzi applicando l'esperienza derivata dall'incidente.

IN ATTESA DI UN'INCURSIONE.

Gli eliminandi sono come sotto processo: su di loro grava l'imputazione di non avere conseguito progressi proporzionati al numero dei voli effettuati. Qualcuno di essi ha già compiuto il volo di prova. Quale peripezia! L'eliminando dirigeva la manovra e l'istruttore gli stava a fianco pronto a evitare un disastro. Eroico istruttore. Si vedeva l'apparecchio fendere l'aria a *zig-zag*, su e giù, inclinato trasversalmente, puntare un bosco, poi evitarlo a un tratto, scendere a precipizio, poi risalire a forma di montagna russa. L'allievo ridiscendeva congestionato ammettendo di aver fatto errore, ma attribuendone la causa all'emozione di sapersi sotto esame e al fatto d'averlo, l'istruttore, corretto con gesti disperati e urla feroci. L'istruttore da parte sua asseriva d'essersi salvato per miracolo. Altre volte s'era visto un eliminando portato come passeggero perchè si abituasse al volo, scomparire completamente entro lo scafo, ed esclamare al ritorno: — Quando alzavo la testa ed aprivo gli occhi vedevo un magnifico panorama! — Di un terzo si narrava che accompagnasse la sua manovra con dei commenti esplicativi: — Comincio a scendere. Siamo a cinquanta metri. Siamo a venti. Richiamo un poco, un altro poco. Siamo a dieci metri. — Pum! L'apparecchio aveva toccato acqua violentemente. E l'istruttore: — I dieci metri rimasti, li faremo un'altra volta.

Gli «scivolati d'ala» sono intenti a chiedersi se rimane loro ancora la vocazione di volare dopo la caduta. Precipitati una volta non escludono di precipitare ancora. Se però riescono a ricostruire la vera causa dell'incidente, possiedono elementi per tornare con fiducia al pilotaggio: maggior prudenza, conoscenza di un'emozione rara ed eccezionale che è — quando la caduta perdona — un collaudo dei nervi. Se al contrario considerano misterioso il motivo del loro infortunio, non hanno altra soluzione che ritirarsi dall'aviazione; l'incubo della misteriosa caduta non cesserebbe dal turbarli.



LA MEDAGLIA DELLA SQUADRIGLIA.

I neo-brevettati sono agli antipodi psicolo-

gici degli « scivolati d'ala ». Spediscono e ricevono telegrammi, lettere in abbondanza rigurgitanti d'ottimismo augurale, i loro discorsi sono delle fanfare, le aquile e le corone splendide d'oro, già da qualche settimana pronte nel più segreto angolo, sfolgorano al sole (se c'è il sole). Scoccano intorno le ultime discussioni: — Quelle corone — afferma un collega — sono troppo cariche d'oro. — Io le preferisco su fondo nero — Troppo grandi quelle corone. — Tutt'altro: stanno benissimo; sono fatte per essere vedute. — Il neo-brevettato gusta intanto il piacere di recare il nuovo fregio: se capita a tiro di uno specchio come fare a non rimirarsi? Se si vede osservato, tutta la sua vanità gorgoglia. Ma la vacanza dello spirito è breve. Non appena giunge il telegramma di servizio chelo destina in squadriglia, al neopilota militare si schiude tutta una serie di sensazioni nuove, una successione di ostacoli che la nostra massima nemica — l'immaginazione — si compiace di colorire a tinte gravi, forse per farci giudicare più facile e attraente la realtà. Il nuovo pilota considera che gli verranno affidate delle persone da portare in volo, delle missioni da eseguire in guerra, che dovrà ingaggiare combattimenti a grandi altezze, procedere avanti fra lo scoppiare dei proiettili. E tutto questo programma esercita un doppio effetto sull'animo del candidato alle battaglie del cielo: meditazioni intense, gravi, e un fascino trascinatore, luminoso. Certo la squadriglia segna un distacco netto dalla vita fino allora vissuta; si entra in un mondo assolutamente nuovo per lui.

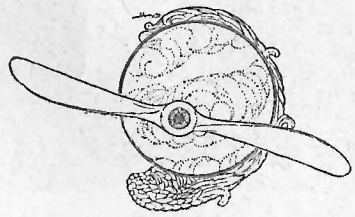
***

La squadriglia più prossima al nemico, quella che fissa gli sguardi negli occhi dell'avversario e che ha gli sguardi dell'avversario fissi nei suoi occhi, era già in vista dei nuovi piloti in viaggio « dove la terraferma si trasforma in laguna e la laguna si confonde col mare aperto ». La placidità vermiglia del tramonto era animata da un idrovolante che sembrava roteasse sui nuovi venuti per dare loro il saluto del cielo che li aspettava. E i nuovi venuti provarono quel senso di gelosia, di ansietà che coglie l'aviatore quando, non volando da vari giorni, assiste al volo altrui. L'apparecchio incrociava fra la superstite basilica che afferma nella solitudine l'immortale gloria di Roma e l'isoletta antichissima, foggiata come avanguardia di Venezia, protesa a fissare le insenature « ove, prima o poi, giungeranno i nostri reggimenti e le nostre bandiere ».

Poi scese la sera di guerra: tambureggiamento di artiglierie, indagini nel cielo di razzi e di proiettori dalle linee non lontane: i veterani della squadriglia parlavano con linguaggio pacato, semplice delle imprese compiute e da compiere. Passavano nei loro racconti e nei loro progetti cenni austeri, sereni a combattimenti aerei, cenni a drammatici voli notturni fra le inimicizie del cielo e del mare e le insidie delle artiglierie e dei proiettori (uno dei veterani era « sbandato » sul lato sinistro per un paio di costole compromesse durante un tempestoso amaraggio notturno; un altro era fregiato da una cicatrice in fronte per un ugual ritorno). Tornavano alla memoria certe notti d'ansia per apparecchi che non riapparivano, vaganti per il mare, trattenuti da una secca, mentre rapidissime, minuscole unità l'andavano cercando. Col muto linguaggio delle segnalazioni luminose, idrovolanti e motoscafi si erano ritrovati mentre le prime rose dell'alba si spargevano sulla gioia del ricupero, della salvezza, della missione felicemente compiuta. E i veterani della squadriglia si mostravano esperti della opposta, visibilissima costa militarmente nemica, ma psicologicamente sorella, nei suoi armamenti, nei suoi obbiettivi vulnerabili. Ognuno di essi ne aveva battuto a fuoco una zona bellica e rievocava un suo apparecchio avversario fugato o colpito.

I sopraggiunti aquilotti, che avevano ascoltato attoniti e con un segreto germogliare di emulazione, furono all'indomani portati in volo da un'aquila dagli esperti artigli, nel cielo delle battaglie, tra le prime raffiche della fredda, ostile « bora ». E non appena l'idrovolante si fu slanciato dalle onde apparve la magica curva verso cui si protendono le ansie italiche. La città bramata, in cospetto del mare conteso, degradante dai colli al mare, diffusa fra il candido castello imperiale e la baia un tempo operosa, era irrorata di luce dal primo sole e tendeva i suoi moli come braccia supplichevoli. Gli aquilotti si alzarono in segno di saluto figliale e di muto proponimento. Poi il loro sguardo si volse al fiume famoso ed alle tragiche ondulazioni d'oltre fiume. Sembrava che in questo dominio della guerra pesasse la solitudine se improvvisi fiocchi di fumo, simili a minuscoli cirri radenti il terreno, non avessero affermato le ostilità. Laggiù nell'irregolare bizzarra maglia delle trincee sottilissime, nel picchiettio dei baraccamenti erano invisibili le nostre armate, quelle armate che avrebbero assistito ai voli di guerra dei nuovi aquilotti.

E i voli cominciarono. E vennero le notti lunari in altri tempi incantate d'amori e di contemplazioni ed ora fragorose di motori e di artiglierie, vennero le partenze ognuna delle quali poteva non avere il suo ritorno e venne ai nuovi piloti l'anima bellica, temprata come una corazza d'acciaio.



OTELLO CAVARA.